

УДК 656

В.П.Литвиненко, М.В.Слесарева

О КРИТЕРИАЛЬНЫХ ЗАВИСИМОСТЯХ И СВЯЗЯХ В ОЦЕНКЕ ПРОИЗВОДСТВЕННО- ТРАНСПОРТНЫХ ПРОЦЕССОВ

Рассматривая вопрос организации перевозок грузов с позиций логистики, где одним из основополагающих моментов, который должен учитываться, является гибкость, отметим, что гибкость, как свойство проявления реакции на происходящие изменения внутри и вне транспортной системы, в первую очередь выражается в оперативно-управленческом контексте.

Обладая в достаточной степени емкой и содержательной информативной базой службы управления работой транспорта, контролируя изменения показателей, должны иметь возможность принять ответственные решения, оптимизирующие работу транспорта в целом. Причем, каждой из служб необходимо четко представлять к каким последствиям для всей транспортной системы могут привести вносимые ею коррективы. Так что можно говорить о некоторой дифференциации и интегрированности системы показателей, используемых для оценки работы транспорта. Повидимому, чем более будет проследиваться дифференциация, тем сложнее давать интегральную оценку. В то же время, при излишней интегрированности скрадывается возможность получения оценки работы структурных подразделений и служб.

С этой точки зрения, существующая система показателей оценки работы транспорта имеет некоторую неопределенность. Она может быть отчасти объяснена тем обстоятельством, что к транспорту промпредприятий предъявляются многофакторные требования, как со стороны основного производства, так и "внешней среды", со стороны предприятий-поставщиков грузов и транспорта общего пользования. Каждый из названных участников, образуемой логистической цепи, преследует цель выполнить требуемые операции с учетом своих интересов, в целях получения **МАКСИМАЛЬНО**

Примером таких отношений являются отношения между основными производственными переделами предприятия и транспортом. Здесь в угоду интересам основного производства уделяют недостаточно внимания транспорту, что приводит к его излишнему простоям.

В общем виде, систему показателей работы транспорта, используемую в условиях промпредприятий, можно разделить на три большие группы. Предположительно, к первой группе следует отнести показатели, отражающие интересы производственных подразделений и транспорта, ко второй группе - показатели, характеризующие собственно транспорт, и к третьей группе - показатели, отражающие интересы сторонних организаций и транспорта.

Показатели первой и третьей групп оказываются интегральными. Наиболее характерными представителями показателей этой группы являются объем перевезенных тонн грузов и выполненных тонно-километров, продолжительность простоя под грузовыми операциями и т.п.

Показатели второй группы отражают количественную и качественную стороны работы транспорта. Они должны отражать как чисто техническую, так и связанную с эксплуатацией транспорта стороны вопроса. Представителями этой группы показателей являются статическая нагрузка вагона, динамическая нагрузка вагона, коэффициент тары, среднесуточный пробег, среднесуточная производительность, время оборота вагона и т.п. показатели.

Большей частью отношения промпредприятия с поставщиками и потребителями регулируются использованием показателей первой и третьей групп, хотя они не в полной мере отражают преимущества и недостатки, которые имеют место в реально складывающихся производственно-технологических ситуациях. По этой причине службы управления транспортом

зачастую оказываются в условиях информационной неопределенности и лишены оснований к принятию оптимальных решений. И если учесть, что транспортная составляющая затрат, связанных с производством продукции, склонна к росту, то можно говорить о достаточности оснований переориентации существующих и разработке новых показателей, которые в более полной мере характеризовали работу транспорта, как единого звена основного производства.

Примером такой связи является влияние транспорта на уровень запасов на предприятии, которые зависят от длительности и ритмичности доставки сырья. В случае нерегулярной работы уровень запасов на предприятии, в том числе на самом транспорте, резко увеличивается.

Вероятно, что такое накопление должно отражаться определенными показателями, связывающими интересы транспорта и производства. Таким показателем может оказаться "тран", определяемый выражением

$$T = \sum P \cdot V^{\alpha},$$

где P - грузооборот, т-км; V - скорость доставки, км/ч; α - постоянный параметр.

Полезным окажется использование показателей фактической загрузки вагона, поскольку предприятие заинтересовано в том, чтобы планируемые перевозки осуществлялись меньшим количеством подвижного состава, так как это влечет за собой и сокращение технологических операций, связанных с переработкой подвижного состава на подъездных путях.

С переходом к рыночным условиям вопросы управления транспортом приобретают особую актуальность, так как в этом случае исключается управление Гфомыгшленными предприятиями из единого центра, сглаживающего противоречия между участниками производственного процесса. Повидимому, в этом случае, взаимоотношения между предприятиями и транспортом должны регулироваться с учетом обоюдных выгод, за счет использования системы показателей, более глубоко и полно отражающих работу транспорта.